

أهمية الموانئ السودانية للتجارة الدولية عبر البحر الأحمر خلال العصر الاسلامي

د. نعيمة شديد محمد زين

قسم العلوم الاجتماعية - كلية التربية بالمدينة المنورة

المستخلص. يتناول هذا البحث دراسة الموانئ السودانية الواقعة على الساحل الغربي للبحر الأحمر بغرض توضيح أهميتها في خدمة التجارة الدولية بتركيز على فترة العصر الإسلامي وحتى نهاية القرن التاسع عشر الميلادي . وفي إطار الرؤية الجغرافية - التاريخية . تم تقصي أهم العناصر الجغرافية والتاريخية التي ساعدت في نشأة تلك الموانئ ، ثم تحليل مدى فاعليتها في تفعيل الجوانب الأخرى (اقتصادية - اجتماعية - دينية - سياسية) ، التي تضافرت بدورها في قيام تلك المواقع . هذا ، علماً بأن أبرز العوامل الجغرافية - التاريخية التي أسهمت بالدرجة الأولى في قيام تلك المواقع ترتبط بازدهار التجارة الدولية العابرة للبحر الأحمر خلال عدة قرون متتالية من تاريخ الإقليم . ومحاولة رصد الظواهر الجغرافية المتنوعة (طبيعية أو بشرية) تسنى تحديد أهم المعالم التي اتسمت بها تلك المواقع مما ساعد في نموها وازدهارها وتطور خدماتها المينائية، بل واشتهار بعضها كأعظم محطات ومراكز عرفت للتجارة الدولية في أوقات مختلفة في التاريخ . وفي هذا الصدد تناول البحث أيضاً تتبع الأسباب الجغرافية - التاريخية التي أدت إلى زوال واضمحلال معظم تلك الموانئ، أو اندثار بعضها كلية من سطح الأرض .

مدخل

إن صحراء أفريقيا الشرقية الممتدة في محاذاة ساحل البحر الأحمر الغربي وحتى مشارف حوض نهر النيل لم تحظ بكثير من الدراسات والبحوث العلمية مثلما هو الحال بالنسبة للمناطق الداخلية والمطلّة على ضفاف نهر النيل. ففي حين جذبت دول وممالك حوض النيل في كل من مصر والسودان انتباه الباحثين عبر التاريخ، نجد أن القليل جداً من الدراسات قد تناولت إقليم الظهير الصحراوي، وما ارتبط به من موانئ هامة تقع على طول الساحل الغربي للبحر الأحمر، علماً بأن ما جاء في ذكر تلك المواقع قد تم فقط في إطار ما اكتسبه إقليم الصحاري الشرقية من أهمية تاريخية للدول والممالك المجاورة سواء في مصر، أو في بلاد السودان الأوسط.

وتجدر الإشارة إلى أهمية البحر الأحمر في حلقة التبادل التجاري الدولي، حيث وقف كأحد أهم طريقين بحريين لتجارة «الشرق» الهامة مع دول وامبراطوريات حول حوض البحر الأبيض المتوسط. فإذن من الطبيعي أن ترتبط سلامة الملاحة في البحر الأحمر بتاريخ وأمن الدول الإسلامية، بصفة عامة، خاصة في اتصالاتها الخارجية. ومن ثم فقد تعاظمت أهمية البحر الأحمر لدولة الخلافة الإسلامية تحديداً خلال فترة صدر الإسلام التي تزامنت تاريخياً مع فترة ما يعرف بـ «العصور المظلمة» بين دول القارة الأوروبية. وهكذا، استمر البحر الأحمر لفترة قرون متتالية يشكل بؤرة التواصل التجاري بين الشرق الآسيوي والأفريقي من ناحية، ومركز الخلافة الإسلامي في مصر ودويلات المدن الأوروبية من ناحية أخرى، إلى أن ظهرت منافسة طريق رأس الرجاء الصالح في بداية القرن السادس عشر الميلادي. فتقلصت مكانة موانئ البحر الأحمر، وإن ظلت، تتأرجح سلباً وإيجاباً لفترات طويلة من تاريخ الإقليم.

البعد التاريخي

ارتبط تاريخ موانئ ساحل البحر والصحراء الشرقية في السودان بالتجارة الدولية العابرة للبحر الأحمر منذ فجر التاريخ. وقد زاد في أهمية ذلك الجزء من ساحل غرب البحر الأحمر وظهيره المجاور، حقيقة أن الموقع يتحكم في طرق التجارة الدولية المتبادلة بين أقاليم الجنوب والجنوب الشرقي المدارية من جهة، وأقاليم الشمال المعتدلة من جهة

أخرى ، شأنه في ذلك معظم نطاقات الصحاري الحارة في العالم القديم (صحاري شبه الجزيرة العربية وصحراء أفريقيا الكبرى) ، حيث تعتبر تلك المناطق الصحراوية حلقة وصل هامة تجمع بين نطاقين جغرافيين متباينين في بيئتهما ، وفي معظم مواردتهما الطبيعية . وكان ذلك التبادل التجاري الدولي (بين قارات العالم القديمة)، هو ما يعرف بـ «التجارة بين الشرق والغرب» ، أو بـ «تجارة الهند» في بعض الأحيان، أو بـ «تجارة الشرق» بصفة عامة. وكان ذلك التبادل التجاري يبدأ بحرياً من سواحل الهند الشرقية ، وساحل شرق أفريقيا وبلاد اليمن (وحتى من الصين أيضاً)، وبعد وصول السفن للبحر الأحمر تتكامل غاياته مع طرق القوافل البرية ، عبر مسالك صحراء أفريقيا الشرقية غير المأهولة سواء في مصر شمالاً ، أو في أرض السودان (شكل ١) .

ولقد ظلت تجارة بلاد الهند والشرق الآسيوي القاصدة مركز الخلافة الإسلامية في مصر (وما وراءه) دائماً في تنافس بين طريقي الملاحة عبر البحر الأحمر والخليج العربي ، حيث تتفاوت أهمية كل منهما على الآخر حسب ما تمليه الظروف السياسية والاستراتيجية للدولة الخلافة ، وللقوى المتحكمة في منافذ البحر التجارية (سالم ، ١٩٩٣ : ٩) . وخلال حكم الدولة الأيوبية اكتملت سيطرة المسلمين التامة على البحر الأحمر الذي أصبح «بحيرة إسلامية» تحت حكم دولة واحدة هي الدولة الأيوبية وذلك بعد إخضاع ملوك اليمن لإمارة الأيوبيين - ومن ثم كان التحكم في المدخل الرئيسي للبحر جنوباً - ثم تمت استعادة «قلعة أيلة» وبسط يد المسلمين في منافذ البحر الشمالية . وكذلك تم توسع الدولة بإحكام سيطرتها على ساحل الحجاز بغرض تأمين طريق الحج ، ثم التأكد من إقامة الأساطيل البحرية لحماية السفن التجارية من التعرض إلى قراصنة البحر (سالم ، ١٩٩٣ : ٨٣ - ٨٤) .

ومن ناحية أخرى ، ظل تاريخ الصحراء الشرقية في السودان يرتبط بمجريات الأحداث في مصر منذ عهد الفراعنة ، حيث حرص الحكام المصريون دائماً على الاتصال بممالك الجنوب المجاورة خاصة فيما كان يعرف ببلاد نوباتيا أو مريس (Maris) . ويذكر أنه في خلال فترة ازدهار حضارة مصر في الوجه القبلي كانت لممالك الجنوب

أهمية بالغة في تأمين طرق التجارة البحرية وطرق القوافل البرية المتجهة إلى مصر حيث كان البحر الأحمر يشكل الطريق الرئيسي الوحيد للتبادل التجاري مع بلاد بونت / Punt (سواحل الصومال والشرق الإفريقي). وكانت هذه التجارة الهامة تفضل طريق موانئ القصير أو برنيس أو عيذاب ومنها بالدواب إلى مدن ثنية قنا على نهر النيل (قفت وقوص وقنا) ذلك لقربها من ساحل البحر الأحمر (١٦٠ ميلاً) . ثم بالقوارب النهرية إلى القاهرة والإسكندرية (وهيبة، بدون تاريخ : ٢٣٦). وقد كانت تجلب من خلال تلك التجارة سلع هامة تحتاج إليها الطبقة المترفة في بلاد مصر من الملوك والكهنة. كالبخور ، والمر ، والأصباغ ، والطيوب مما كان يكثر استعماله في الهياكل الدينية، والمراسم الجنائزية، وبعض الطقوس والعادات الفرعونية (وهيبة المرجع السابق نفسه : ٢٢٣) . وفي فترة ازدهار التجارة المصرية في عصر الرعامسة (عصر اختاتون خلال الدولة الحديثة) اتسعت دائرة اتصالهم لتشمل معظم المرافئ والمراسي الصغيرة المتناثرة على الساحل الغربي جنوباً من بلاد مصر .

وتجدر الإشارة هنا ، إلى أن تجارة الشرق العابرة للبحر الأحمر قد تميزت بنمو وسطاء تجاريين آخرين من سكان جنوب الجزيرة العربية ، كانوا يعملون بجلب السلع الهامة من بلاد كالهند ، واليمن ، وجزر شرق آسيا وأفريقيا ، ليتم نقلها إلى بلاد مصر والدول الأوروبية حول حوض البحر المتوسط . وكان يدعم ذلك التواصل التجاري وجود طرق للقوافل البرية العابرة للصحراء الشرقية والواقعة تحت سيطرة ممالك البجة المعروفة منذ القدم في إقليم شرق السودان. وقد كانت تلك الجماعات القبلية تشتهر بمهارتها وحذقها في نقل السلع ، والأفراد من الساحل الى الداخل بواسطة قوافل الإبل التي تعبر ممرات وأودية بلادهم في الصحراء الشرقية (ضرار ، ١٩٨٤ : ٢٩). لذا برزت أهمية جماعات البجة في التحكم على حلقة الوصل الاستراتيجية للتجارة الدولية القائمة آنذاك في ذلك الإقليم. ونسبة لإدراك الدولة بتعاظم مكانة البحر الأحمر وهذا الامتداد الصحراوي في التواصل التجاري الخارجي (وللحج أيضاً) ازداد الاهتمام (من كل الحكام المتعاقبين على الحكم في مصر) لحماية قوافل الإبل التجارية التي تعبر

الصحراء الشرقية من مخاطر غارات البدو، وقطاع الطرق الخلوية . لكل ذلك ، اكتسبت إبل قبائل البجة السودانية المشهورة أهمية بالغة في تاريخ الإقليم خلال العصر الإسلامي . واستمر الحال إلى أن تغيرت تقنية المواصلات ووسائل النقل الحديثة بانتشار تداعيات الثورة الصناعية وما شهده العالم أجمع من تطورات متلاحقة في كافة مجالات التجارة وطرق النقل باختلاف أنواعها .

ومنذ القدم يبدو أن المكاسب المغرية لتجارة الشرق عبر موانئ البحر الأحمر السودانية مرورا بطرق القوافل البرية في صحراء السودان الشرقية قد شجعت حكام مصر بالسعي إلى تحويل طرق التجارة الشرقية نحو الساحل المصري مباشرة . فكان أن اهتدى الفراعنة قديما ، إلى حفر قناة تصل بين النيل والبحر الأحمر عبر طرفي خليج السويس وفرع دلتا النيل الشرقي (وهيبة ، المرجع السابق نفسه : ٢٣٠) . ولكن ، تلك القنوات التي كانت تحفر من حين لآخر ، سرعان ما كانت تتعرض للردم بواسطة الرمال الغزيرة في الإقليم (١) . ومن ثم ، ظلت طرق الملاحة الجنوبية أكثر ثباتا وقيمة الأمر الذي زاد في أهمية موانئ الساحل السوداني وذلك لكثرة وجود الجزر الصغيرة المتناثرة ، وكانت تلك الجزر تساعد في تكسير الأمواج والرياح مما يخلق بيئات صالحة لنشأة العديد من المرافق الطبيعية .

جيولوجية الساحل السوداني

ارتبط تكوين البحر الأحمر جيولوجيا بالحركات الباطنية التي أدت إلى تشكيل معظم سطح الأرض في منطقة الانفصال ما بين كتلتين ضخمتين من سطح الأرض هما كتلة الدرع العربي شرقا وكتلة درع شمال أفريقيا غربا . وقد تأثر ذلك الجزء من سطح الأرض (بين قارتي آسيا وأفريقيا) بحركات الزحزحة في كتلة الأساس للقارة الأفريقية التي تعرف «بالجندوانا» خلال الزمن الجيولوجي الثاني والثالث ، ومن ثم كان تكوين البحر الأحمر الذي يشغل جزءا من الأخدود الأفريقي العظيم الذي بدوره يمتد من جنوب بحيرة ملاوي في شرق أفريقيا (جنوب خط الاستواء) وحتى سهل البقاع شمالا .

وقد تم تكوين البحر الأحمر في حوض انكساري يمتد إلى مسافة ١٣٠٠ ميل (٢١٠٠ كيلو متر) من قناة السويس إلى باب المندب (الموسوعة البريطانية، ١٩٨٢ : ٥٤٥). ويلاحظ أنه على طول امتداد سواحل البحر الأحمر البالغ طولها حوالي ٣٠٦٩ ميل ، يمتاز تشكل الساحل بكثرة الشروم، والرؤوس ، والجزر الصغيرة حيث توجد حوالي (٣٨٠) جزيرة صغيرة ، منها المحيطية ومنها الساحلية، إلى جانب كثرة غو تكوينات الشعب المرجانية المنعزلة والساحلية معا (الرويشي، ١٩٨٧ : ٢٠٦ - ٢١٣) .

وبالنسبة إلى الساحل السوداني والجزر الواقعة فيه فمن الملاحظ أن معظم تلك الجزر تتشابه في تركيبها السطحي وفي تكويناتها البيئية ، فكلها جزر صغيرة الحجم، مرجانية النشأة تكونت بالقرب من الساحل ولا يفصلها عن اليابس المجاور سوى بضع عشرات الأمتار من المياه الضحلة، (صورة ميناء سواكن) ونجد بعض هذه الجزر مأهولا والبعض الآخر خاليا تماما من السكان . وقد ظهرت أهمية تلك الجزر لكونها قد شكلت نوايا طبيعية ساعدت في نشأة العديد من المرافئ الطبيعية على ذلك الجزء الساحلي ومن ثم ازدهرت بعض المواقع كموانئ كانت أشبه باستراحات تتجمع فيها السفن التجارية والركاب العابرين للبحر الأحمر خلا فترات متعاقبة من التاريخ . كما وقفت تلك الموانئ كمراكز «للتجارة الحرة» حيث كان يقيم بها رجال الأعمال وأصحاب الوكالات التجارية والملاحون بشيء من الحرية وذلك نظير مكوس معقولة كانت تجيها الإدارة المحلية والسلطة الدولية القائمة على الإقليم .

المميزات الجغرافية لنشأة الموانئ على الساحل السوداني

يتضح من دراسة العناصر الجغرافية البيئية القائمة على الساحل السوداني ، أن مقومات نشأة المرافئ الطبيعية فيه قد تميزت عن غيرها في ساحل البحر الأحمر الغربي فيما يختص بخدمة الملاحة البحرية بصفة عامة. ويمكن القول بأن تكوينات الساحل الغربي في نصفه الجنوبي تعد أكثر ملاءمة لنشأة العديد من المرافئ الطبيعية وأيضاً قيام الموانئ التجارية عنها في الجزء الشمالي (٢). كما نجد أن الكثير من العوامل الجغرافية

(طبيعية وبشرية) قد ساهمت في ازدهار تلك الموانئ خلال حقبة مختلفة في تاريخ الإقليم ، حيث اشتهرت بعض الموانئ السودانية كمحطات هامة للتجارة الدولية العابرة للبحر الأحمر، والتي كانت تخضع لسيادة الدولة الإسلامية ، خاصة في مصر . ومن أبرز العوامل الجغرافية التي ساهمت في تفوق موانئ ذلك النصف الجنوبي :

١ - أن طبيعة تضاريس الساحل وحقيقة تكوينات نصفه الجنوبي قد تميزت بكثرة وجود التعرجات والرؤوس والجزر الساحلية التي تشكل مداخل مائية آمنة ومحمية تساعد في مرونة الملاحة وفي رسو السفن بسهولة ، ومن ثم كانت نشأة المرافئ الطبيعية التي ساعدت في امتداد خدمات الموانئ البحرية . ذلك ، على عكس ما يوجد في الجزء الشمالي حيث تقل التعرجات الساحلية بوجه عام (الموسوعة البريطانية ، ١٩٨٢ : ٥٤٥).

٢ - اتسم الجزء الجنوبي من ساحل غرب البحر الأحمر (جنوب خط العرض ١٤ درجة شمال) بسيادة رياح جنوبية إلى جنوبية شرقية بصفة دائمة مما يساعد في تسيير الملاحة البحرية المنتظمة طوال العام . وذلك على عكس ما يحدث من تقلبات للرياح السائدة في الأجزاء الشمالية (شمال خط العرض ١٦ درجة شمال)، حيث تشتد الرياح الشمالية الغربية (العكسية) في فترة الشتاء وتصحبها عواصف قوية تحول دون حركة المراكب الشراعية ، خاصة في رحلة العودة شمالاً إذ تكون ضد الرياح (المرجع السابق نفسه).

٣ - كذلك ، فإن طبيعة منسوب مستوى مياه البحر في الجزء الغربي لا تتعرض لتغيرات واضحة مما يقلل من مخاطر الملاحة ويساعد في مرونة السير في تلك النطاقات على مدار السنة وذلك أيضاً على عكس ما يحدث في الأجزاء الشمالية التي ينخفض فيها مستوى مياه البحر كثيراً في فترة الصيف مما يعوق الملاحة فيه (المرجع السابق نفسه).

٤ - حقيقة قرب المسافة الجغرافية بين موانئ الساحل الجنوبي ومدخل البحر الأحمر الرئيسي عند باب المندب مما يجعلها أقرب للسفن الداخلة من الخارج ، ومن

ناحية أخرى ، فإن الموقع نفسه يعتبر أيضا الأقرب وصولا إلى ميناء جدة مدخل الحجاج المسلمين إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة مما يعني زيادة الأهمية الدينية إلى تلك الموانئ .

٥ - أما الناحية البشرية ، فبالرغم من تشابه الظهير المجاور على سواحل البحر الأحمر (الصحراء الشرقية في مصر والسودان) إلا أن وجود جماعات البجة الرعوية في شرق السودان منذ آلاف السنين يرجح أهمية الموانئ في قبالة سواحل أرضهم المعروفة عبر التاريخ، حيث اشتهروا بمعرفتهم لتربية الإبل ثم تسيير القوافل البرية بين الساحل والداخل المأهول حول حوض النيل ، خاصة في مصر . لذا غنت المحطات التجارية العديدة وازدهرت بعض الموانئ السودانية حيث بلغت شهرة عالمية لارتباطها بخدمة التجارة الدولية، والحج معا. ولا غرو ، فقد كان اهتمام قدماء المصريين بتأمين الطرق الجنوبية منذ فجر التاريخ معروفا . كما جاء اهتمام دولة الخلافة الإسلامية بها لاحقا .

نشأة المراسي والموانئ السودانية

عرف التجار عبر التاريخ موانئ ومحطات نداء (Ports call) للراحة والتزود بالماء على السواحل المختلفة على حوض البحر الأحمر، ولكن قليلا ما كان يعرف عن تلك المحطات العديدة خاصة في ذلك الجزء الغربي من ساحل البحر الأحمر . وفي معظم الأحوال لم تقتصر تلك المحطات على تزويد السفن التجارية أو سفن الحجاج بالماء وغيرها من زاد ، بل كانت تنمو وتزدهر كمراكز تجارية لتبادل ما تجلبه تلك السفن من تجارة دولية مع ما تجود به بلدان الداخل الإفريقي الممتدة من «أرض الذهب إلى أرض الصمغ» أي من السودان والحبشة (كروفت Crowfoot ، مصدر سابق : ٥٢٥). هذا ، وقد اتسمت معظم الكتابات القديمة (الكلاسيكية) عن تلك الموانئ بإشارات لأسماء متباينة ومواقع مختلفة في معظم الأحوال . كما في مثال الاختلاف القائم في تحديد موقع ميناء باضع وهل هي مصوع ذاتها ، بمعنى اختلاف الاسم تاريخياً (ضرراً ، ١٩٧٧ : ٢٦٧) أم أن باضع هي ميناء جزيرة الريح التي تبعد حوالي ٢٠ ميلاً جنوب ميناء العقيق

(كروفت Crowfoot ، مصدر سابق : ٥٣٤) . ويأتي مثل ذلك التباين لسببين :

أولاً : بحسب اختلاف مصادر الكتابة عن المواقع وأسمائها ، وإن كان الموقع المشار إليه واحداً .

ثانياً : إن عدم ثبات المواقع في حد ذاتها يعود إلى عدم استمرارية أهليتها (أي ، أنها لم تكن مأهولة بشكل دائم) .

لذا ، فقد كان الكثير من المواقع وأسمائها يتم بشكل مؤقت ، من قبل جهات خارجية وجماعات أجنبية (٣) . عليه ، فقد تعددت الأسماء واختلفت العناصر الوافدة في كل موقع وباختلاف الزمن الذي سادت فيه . وبتعدد الجهات المؤثرة في تاريخ الإقليم تعددت المراجع واختلفت الأسماء . وكما سبق ذكره (في البعد التاريخي) كانت المراسي والمحطات في هذا الجزء من ساحل البحر الأحمر تنشأ ثم تضمحل بحسب الظروف والدوافع للجماعات الأجنبية ذات المصلحة الحقيقية في إقامتها والتي دائماً ما كانت ترتبط بصلات وثيقة مع مراكز كبرى في الوطن (الأم) بعيدة عن واقع ساحل البحر الأحمر، كأن تكون في عدن ، أو بومباي، أو ممبسا مثلاً (كروفت Crowfoot ، مصدر سابق : ٥٢٩) .

كذلك فقد اتسمت معظم موانئ البحر الأحمر السودانية ذات الشهرة الواسعة قديماً (مثال عيذاب وباضع وسواكن وغيرها) بأنها عكس ما هو معروف في مقومات نشأة المرافئ والموانئ البحرية من ارتباط مباشر بظهير منتج تقوم الميناء بخدمته مباشرة ، فإن تلك الموانئ كانت تقوم لتقدم خدماتها لدول وممالك تقع بعيداً عن الساحل على وادي نهر النيل الذي تفصله عنها مئات الأميال (أكثر من ٢٠٠ ميل) ومساحات شائعة تمتد في عبر الصحراء الشرقية بهضابها وأوديتها وسلاسلها الجبلية . ومن هنا قد يأتي تفسير عدم استمراريته وعدم بقائها كما هو الحال في سائر وجود مواقع العمران البشري أياً كان نوعها .

وتجدر الإشارة ، إلى أن السكان الأصليين في إقليم البحر الأحمر السوداني (وهم

البجة) قليلا ما كانوا يرتبطون بسكنى المواقع الساحلية إذ أنهم قد تميزوا بشدة تعلقهم بحياتهم البدوية الرعوية في المناطق الصحراوية الداخلية ، ولكنهم في ذات الوقت لم يكونوا غافلين عن أهمية وجود تلك المراسي والمحطات الساحلية . وكانوا يتعاونون مع الوافدين في تلك المواقع بقدر محدود وفي إطار ما يحفظ لهم حقوقهم (المشروعة) في ملكية الأرض ، ويضمن لهم نصيبهم منها . إذ أن المعلوم في واردات تلك المراكز أن العائدات من مكوسها كانت تقتسم دائماً بين ملوك البجة، والسلطات الدولية النافذة في الإقليم مثال مصر أو تركيا، (كروفرود Craoford ، ١٩٥١ : ١١٨) .

وبالنسبة إلى نشأة الموانئ والمحطات السودانية على ساحل البحر الأحمر فقد جاءت أقدم المعلومات المكتوبة عنها فيما دونه قدماء الإغريق في رحلاتهم حيث يمكن تقسيم تلك المعلومات التاريخية إلى أربع فترات زمنية متعاقبة. كانت الفترة الأولى في عصر البطالمة عندما كان الملاحون الأوربيون يستكشفون سواحل البحر الأحمر لأول مرة، ولقد تركوا القليل مما يذكر بشأن تلك المراسي فيما ارتبط أساساً باهتمام الإسكندر الأكبر في جلب الأفيال الأفريقية كسلاح لتقوية جيوشه (في محاكاة واضحة لفكرة استخدام الأفيال الهندية عند المغول). وهنا وقف ميناء بطليموس Ptolmais (العقيق الحالية) كأول محطة لخدمة أهداف الرومان في الإقليم وكأهم ميناء أقيم من أجل جلب واصطياد الأفيال الحية من الأدغال الأفريقية وبعد فشل فكرة استجلاب الأفيال الأفريقية تدهورت مكانة الميناء كثيراً بتدهور التجارة نفسها . والفترة الثانية ، كانت أثناء العصر الروماني ذلك عندما كان الطريق البري للشرق الأقصى موقوفاً ، بعد غزو المغول لغرب آسيا وتعطيل الطريق التجاري البري من وسط آسيا (فهيمى، ١٩٧٣ : ١٢٥) . فازداد الاهتمام بالطرق البحرية عامة ومن بينها طريق البحر الأحمر الذي كان ينافس الخليج العربي في التواصل التجاري بين بلاد الشرق ودول حوض البحر الأبيض المتوسط بصفة عامة. وأما الفترة الثالثة فقد تزامنت مع قيام دولة أكسوم في منطقة القرن الأفريقي ، وفي أثنائها جاء ذكر العقيق أيضاً ، كأحد الموانئ الهامة للتجارة المحلية ، وقد شاركها الأهمية ميناء ادوليس Adulis (ربما هي مصوع) . ومع امتداد سيطرة دولة أكسوم

تطورت مكانة العقيق من محطة صيد للأفيال الأفريقية لتصبح أهم مركز تجاري يقع بين برنيس Berenice شمالاً وزيلع Adulis جنوباً . وقد كانت تصلها المراكب الصغيرة للتبادل في تجارة أقذاح السلاحف وبعض العاج (كروفوت Crowfoot ، ١٩١١ : ٥٣١) . وتعد العقيق (بطليموس) Potlemais حالياً من المواقع النادرة التي حافظت على موقعها واسمها على غير المؤلف عادة في تاريخ تلك المواقع الساحلية القديمة . وأخيراً ، كانت الفترة الرابعة خلال العصر الاسلامي ودخول العرب في مصر . وقد شهد العصر العربي حرص الفاطميين على تحويل تجارة «الشرق» نحو البحر الأحمر بمساعدة أصدقائهم حكام بلاد اليمن ، وذلك كجزء من معركتهم مع العباسيين الذين كانوا أصحاب اليد العليا على الطريق التجاري العابر للخليج العربي ثم بغداد ثم البحر المتوسط (حسن ، ١٩٧٥ : ٤٢) . وفي تلك الفترة لم يأت ذكر لميناء بطليموس Ptolemais (العقيق) ، بل ذكرت ميناء هامة باسم باضع لأول مرة في تاريخ المنطقة ومن ثم اضمحلت مكانة العقيق في وجه ميناء باضع التي ذكره العرب كثيراً في اتصالاتهم بالساحل الأفريقي المقابل . ويبدو لشدة قرب باضع من سواحل الجزيرة العربية قد تفوق على موقع العقيق ، كما أن الحماية الطبيعية في المرفأ بسبب وجود جزيرة في مدخل الميناء زاد من قيمة الموقع (كروفوت Crowfoot ، ١٩١١ : ٥٢٢ - ٥٢٩ ، وهيرت Hebbert ، ١٩٣٥ : ١٠٧ - ١٠٨) .

ومع بداية العصر الإسلامي يمكن القول أن أهم الموانئ السودانية التي جاء ذكرها في التاريخ هي ، باضع وعيذاب وسواكن وقد ساهمت كل منها بدرجات متفاوتة في اتساع نطاق التجارة العابرة للبحر الأحمر آنذاك (حسن ، ١٩٧٥ : ٤١) . ويلاحظ أنه بعد قيام الدولة الفاطمية وتمركز الحكم في مصر أصبح طريق البحر الأحمر هو الأكثر أهمية لتجارة الشرق (بصفة عامة) نحو مصر ودول حوض البحر الأبيض المتوسط الأخرى ، لذا ازدهرت الموانئ السودانية تحت إشراف الدولة الإسلامية (شكل : ٢) .

وأخيراً لا بد من الإشارة إلى ملاحظة عدم استمرارية وجود مثل تلك الموانئ والمحطات القديمة . ذلك أنه ، برغم حقيقة نشأة العديد منها ، وبرغم أهميتها للتجارة

الدولية العابرة للبحر الأحمر ، وبرغم التاريخ الحافل لوجود كل ميناء عرف واشتهر منها، إلا أن أكثر ما يميز نشأتها هو عدم استمرار الحياة فيها ، وعدم بقائها مع مرور الزمن، بل زوالها واندثارها كلية من سطح الأرض لدرجة يصعب معها تحديد مواقعها بالنسبة للدارسين حالياً (٤) . ومهما قيل عن ارتباط نشأتها الوثيق بالتبادل التجاري الدولي، وأياً بلغت من شأن ، ومكانة مرموقة في خارطة وتاريخ ذلك الساحل الصحراوي ، بل إقليم حوض البحر الأحمر عامة، إلا أنها كانت تقوم ، وتنمو ، وتردهر، ثم تخبو وتنتهي من الوجود وكأن شيئاً لم يكن إطلاقاً . وبقدر ما كانت تلك الموانئ والمحطات تشتهر عالمياً كان يأتي عليها زمان (يطول أو يقصر) تضمحل خدماتها، وتهجر مواقعها ، أو تندثر كافة معالم الحياة فيها لأسباب متنوعة ومتداخلة وفجائية في كثير من الأحوال. ولا يختلف طالع أي ميناء عن الأخرى، فما حدث مثلاً، بالنسبة إلى ميناء باضع قد حدث أيضاً بالنسبة إلى عيذاب وسواكن بالتوالي . فجميعها عمرت وازدهرت حيناً من الدهر، وجميعها أتى عليها زمان تدهورت ، ثم اندثرت ، بل زالت حتى عن ذاكرة التاريخ المعاصر .

باضع

تقع باضع نحو ٢٠ ميلاً من ميناء العقيق Ptolemais المعروف في تلك الجهة . وقد تميز الموقع الجغرافي لميناء لباضع بالتوسط بين الشمال والجنوب على طول الساحل الغربي، كما أن اتساع السهل الساحلي وسهولة الاتصال مع قوافل الداخل السوداني زاد في قيمة التبادل التجاري العابرة للبحر الأحمر في ذلك الموقع .

عرفت باضع (شكل : ٢) خلال القرون الأولى من العصر الإسلامي حيث كانت تقف كأحد أهم الموانئ التجارية على البحر الأحمر. وقد استخدمت الميناء قاعدة عسكرية استراتيجية في وجه التهديد الحبشي (المسيحي) على مواقع المشاعر الدينية الإسلامية . كذلك فقد اشتهرت باضع في تاريخ المنطقة واحتلت مركزاً مرموقاً للتجارة الدولية العابرة للبحر الأحمر نسبة لقربها من البوابة الجنوبية عند مدخل باب المنذب.

كما استخدمت المدينة أيضاً منفى للخارجين عن الطاعة والحكم، خاصة في فترة تأسيس الدولة الإسلامية إبان عهد الخلفاء الراشدين ، حيث نفى إليها الخليفة عمر بن الخطاب، أبا محجن الثقفي عام ١٣ هجري (٦٣٤م) . ويذكر أيضاً ، أن ابني عبدالله بن مروان آخر أمراء بني أمية ، قد لجأ إليها - هرباً - بعد موت والدهما عام ١٣٢ هجري (٧٤٩م)، (كروفت Crowfoot ، ١٩١١ : ٥٤٣ - ٥٤٣، وحسن، ١٩٧٥ : ٢٨ - ٢٩) .

ذكرها اليعقوبي في القرن التاسع ميلادي ، والهمزاني في القرن العاشر ووصفها ياقوت الحموي بأنها كانت ذات صلات تجارية منتظمة مع دول الداخل الأفريقي يتم فيه تبادل السلع النادرة كالعاج، وريش النعام . وقد اختلفت رواية زوالها ونهايتها من الوجود ، ما بين سبب المجاعة الشديدة ، أو الغزو العسكري الخارجي المروع (كروفت Crowfoot ، ١٩١١ : ٥٤٢ - ٥٤٣) .

عذاب .. « أحفل مراسي الدنيا »

تمتد ميناء عذاب بالقرب من جزيرة ساحلية صغيرة وتبعد حوالي اثني عشر ميلاً إلى الشمال من حلايب، وبحوالي ٢٥٠ ميلاً شمالاً من ميناء بورتسودان الحالية ويوجد نحو الداخل في قبالة الميناء (بمسافة عشرة أميال) جبل إربا Erba (علبة) وهو جزء من سلسلة تلال البحر الأحمر الغربية ، ويأتي ذكره بوصفه المكان الوحيد لمصدر مياه الشرب الصالحة بالنسبة لسكان المدينة (حيث توجد فيه بعض الينابيع العذبة) وأول ما وصل عن تاريخ عذاب كان لارتباطها لدى قدماء المصريين بتجارة الذهب في وادي العلاقي وقد عرف الموقع باسم «سواكن القديمة» (نيوبولد Newbold ، ١٩٤٥ : ٢٢١) . كذلك جاءت الإشارة إلى عذاب في بعض كتب الرحلات القديمة بـ «زيد Zibid» (مري Murray ، ١٩٢٦ : ٢٣٧) . هذا ، وزارها ابن جبير عام ١٢٨٧ ، ووصفها بأنها أحفل مرسى على البحر الأحمر في فترة صدر الإسلام . كما وصل إليها ابن بطوطة عام ١٣٢٦م، وقال في وصف مكسها آنذاك ، انه كان يقسم بين الإدارة المحلية (مثلة في ملك البجة) وسيادة الدولة الكبرى في المنطقة (مثلة في مصر) ، وذلك بنسبة الثلث إلى

الثلاثين على التوالي (رحلة ابن بطوطة ، بدون تاريخ : ٥٣) .

ذكرت عيذاب كميناء هام على البحر الأحمر عبر إليها عبدالله سعد بن أبي السرح من جدة قاصداً بلاد مصر عام ٣١ هجري (٦٥١م) (ضرار ، ١٩٩٧ : ٢٦٣) . وفي عام ٨٣٠ هجري (١٤٢٦م) دمرها السلطان برسباي المملوكي تأديباً لأهلها عند تجرؤهم واستيلائهم على قافلة مصرية في طريقها إلى مصر (فضل ، ١٩٧٥ : ٤٣ ، ضرار ، ١٩٩٧ : ٢٦٣ - ٢٦٣) . وهكذا فقد استمرت عيذاب تقدم خدماتها الوسيطة سواء للتجارة الدولية ولخدمة حجاج بيت الله الحرام قرابة ثمانية قرون متتالية قبل أن يأتي عليها الدهر وتندثر (حتى أطلالها) من سطح الأرض .

ارتبطت أهمية عيذاب في التاريخ بالتجارة العابرة للبحر الأحمر بين «الشرق والغرب» كما في الإشارة العامة . وكانت عيذاب تعد أهم ميناء ومركز لقوافل الإبل البرية التي تحمل السلع والأفراد من الساحل وإلى موانئ النيل النهرية الجنوبية في الداخل المصري . وقد كانت تلك القوافل تعبر وديان وممرات الصحراء الشرقية (وادي العلاقي والحمامات كأهمها) لتصل إلى موانئ مثل قوص وأسوان، ومنها إلى السفن الشراعية التي تنقل السلع التجارية إلى القاهرة . ومرة أخرى يقوم وسطاء آخرون بنقلها إلى ميناء الاسكندرية أو (دمياط ورشيد) . ثم تعبر البحر الأبيض المتوسط بالسفن التجارية الأجنبية لدويلات المدن الإيطالية وغيرها من بقية الدول الأوروبية الواقعة على حوض البحر الأبيض المتوسط . وهكذا فقد كانت عيذاب تشكل حلقة الوصل الأساسية للتبادل التجاري الدوري العابر للبحر الأحمر قديماً . كما وقفت عيذاب كأهم مركز لخدمة ونقل الحجاج المسلمين القادمين من بلاد مصر والأندلس والمغرب العربي ، وذلك خلال فترة كثرة الغارات الصليبية التي أدت إلى إغلاق طريق صحراء سيناء وموانئ شمال البحر الأحمر وخليج السويس (مري Murray ، ١٩٢٦ : ٢٥٣) . لكل ذلك اكتسب ميناء عيذاب الأهمية الاستراتيجية .

أولاً : لقربها من موانئ النيل في مصر العليا (مثل قنا وقوص وأسوان) .

ثانياً: لقربها من ميناء جدة مدخل الحجاج إلى البيت الحرام . وذلك مقارنة بغيرها من الموانئ المعروفة في ذلك الوقت كالقصور على سبيل المثال (شكل ١، ٢).

وقد ازدادت أهمية عيذاب بالنسبة للتجارة الدولية بصفة خاصة بعد تدمير القناة التي تربط بين النيل وساحل البحر الأحمر في عام ٧٦٧ هجرية بأمر من الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور حتى لا يسرب فيه الميرى إلى ثوار المدينة (كاشف ، مرجع سابق : ٥٩ ، وهيبة ، مرجع سابق : ٣٢٥) . وهكذا ، أصبح ميناء عيذاب البديل الأفضل والأقرب لخدمة مصر على ساحل البحر الأحمر . ويكتسب ميناء عيذاب المزيد من الأهمية أيضاً ، إبان فترة القلاقل السياسية وكثرة الغزوات الصليبية على الدولة الإسلامية . وبعد أن استولى الصليبيون على ميناء إيلة عام ١١١٦ م (وهيبة ، بدون تاريخ : ٣٢٩) ، تم إغلاق الطريق البري المؤدي إلى مكة المكرمة عبر صحراء سيناء وشمال الحجاز في وجه الحجاج القادمين من الأندلس ودول المغرب ومصر (وهو الطريق الذي كان يحتل المكانة الأولى) عليه سابقاً ، تحولت كل الأسفار إلى منفذ عيذاب ، كما تحول نحوها أيضاً ، طريق الحجاج الذي كان يسير من قوص إلى القصور فأصبح يتجه إلى عيذاب جنوباً ويربط بينها وموانئ «ثنية قنا» بواسطة قوافل الإبل التي تعبر صحراء عيذاب ثم إلى ميناء عيذاب ، ثم ركوب البحر إلى ميناء جدة المدخل الرئيسي لكل من مواقع الحرمين الشريفين في مكة المكرمة والمدينة المنورة . وهنا يؤكد المقريري هذا الواقع بقوله ، إنه ومنذ عام ٤٥٠ هجري (١٠٥٨ م) ولمدة ٢١٥ سنة ، اتبعت قوافل الحجاج المتجهة نحو مكة المكرمة هذا الطريق . وهكذا توسعت خدمات عيذاب وازدادت أهميتها حتى تبوأَت تلك المكانة الرفيعة في التاريخ . وأما بالنسبة للخلافة والحكم ، فقد كانت عيذاب الأكثر أهمية لمصر على البحر الأحمر ، سواء في التجارة ، أو لنقل الحجاج وغيرهم من الركاب . فأقامت الدولة أسطولاً من السفن ترابط في مينائها لحمايتها من القراصنة . كما عملت الدولة على تأمين طرق الصحراء الداخلية بحراسة القوافل العابرة فيها . وتم اتخاذ قوص مقراً لوالي الصعيد الأعلى حيث تعد مركزاً عسكرياً وإدارياً يكفل الأمن للمسافرين بالقوافل إلى عيذاب من تجار وحجاج (سالم ، ١٩٩٣ : ٤٢ - ٤٥) .

وكما كانت الإشارة سابقاً ، فإن المواليء السودانية هذه كانت تزدهر حيناً من الدهر ، ثم يأتي عليها قدر يمحي وجودها من سطح الأرض وكأنها لم تكن في يوم من الأيام . وهكذا ، فقد بدأ ميناء عيذاب في التدهور التدريجي منذ أن تعرضت المدينة والمرسى إلى هجوم شديد من قبل الصليبيين (في عام ١١٨٢م) حين غزاها أمير الكرك المعروف بـ «أرنات أي رينو Renaud» حيث ذهب وسلب وقتل الحجاج والسكان وحطم كل السفن الراسية فيها (نيولولد Newbold ، ١٩٤٥ : ٢٢١) . كذلك تعرض ميناء عيذاب للدمار مرة أخرى بعد قرن تقريباً (في عام ١٢٧٢م) عندما انتهز ملك النوبة (المسيحية) فرصة انشغال السلطان في مصر بحروب الصليبيين ، فهاجم المصريين الذين كانوا يشنون عليه الغارات بانتظام (حسن ، ١٩٧٥ : ٤٣) . ومما أدى إلى انحدار الأوضاع الأمنية في عيذاب أيضاً كثرة ثورات العربان في صعيد مصر وإفساد الطريق البري وكثرة مخاطره بشكل دائم مما أسفر عن تقلص حركة التجارة فيه . أضف إلى ذلك ، ظهور ميناء الطور منذ عام ٧٨٠ هجري (١٣٧٨م) كمنفذ هام للتجارة يرتبط بميناء جدة التي بدورها صارت أهم ميناء تجاري وديني للدولة على البحر الأحمر (سالم ، ١٩٩٣ : ٩٨ - ١٠١) . ثم جاءت الضربة القاضية لنهاية عيذاب على يد السلطان برسباي في عام ١٤٢٦م ، حين أغار عليها تأديباً وانتقاماً من سكانها الذي هاجموا قافلة مصرية في طريقها إلى مكة . فقتل ودمر وحرق كل شيء فيها حتى فر معظم سكانها الناجين من الموت نحو سواكن التي بدورها أتت على كل من وصلها منهم ، لافرق لديها بين شيوخ ، أو نساء ، أو أطفال لأنها كانت ترى فيها المنافس الوحيد لتجاريتها على البحر الأحمر (ضرار ، ١٩٩٧ : ٢٥٨ ، بلوس Bloss ، ١٩٣٧ : ٢٨٠) . فمات من بها من سكان ، ودمرت المدينة تدميراً شديداً حتى زالت آثارها عن سطح الأرض بعدما كانت من «أحفل مراسي الدنيا» .

إلا أن نهاية عيذاب في حقيقة الأمر لم تكن بسبب تلك الوقائع فقط ، إذ إن هناك عدة أسباب جغرافية وبيئية اتسم بها الإقليم وكانت تنمو (تحت السطح) بالرغم من وجود الدوافع السياسية والاقتصادية التي طوعت تلك العوامل الطاردة في الموقع

وأخضعته لمصلحة خدمة الإنسان في ترحاله وفي تجارته لمدة طويلة من الزمان (ثمانية قرون تقريباً). ومن ثم كان الوهم في إمكانية بقاء مثل تلك الموانئ والمحطات . وباستقراء ما يذكر عن عذاب وغيرها ، نجد أن تركيبة الواقع البيئي ، وشح الموارد الطبيعية ، بل انعدام بعض المواد الأساسية لإقامة حياة فيها (كالماء والتربة) لا بد وأن يأتي عليه زمان حيث يترك آثاره السلبية في إعالة مثل تلك المواقع. إذ لا يستقيم أن ننصوّر إقامة مدينة تعول أعداداً غفيرة من السكان ولعدة قرون متتالية وهي لا تملك بشكل وفير أو مريح أولى مقومات الوجود البشري فيها (كمياه الشرب والزروع مثلاً).

وبالرجوع إلى ما جاء في وصف عذاب عند كثير من الرحالة العرب (ابن بطوطة ، وأبو الفدا والإدريس وابن جبير والمسعودي والبلاذري) نجد أن الميناء فعلاً كان يحفل بالسكان ، ولكن كل شيء فيها كان مجلوباً حتى الماء، (رحلة ابن جبير، بدون تاريخ : ٤٥). والمعروف أن ظهير عذاب والمراكز الساحلية الأخرى المشابهة لها على البحر الأحمر هي أراض صحراوية قاحلة ينذر فيها وجود مصادر للمياه العذبة كما جاء عذاب التي قال عنها ابن جبير بأنها «صحراء لا نبات فيها ولا يؤكل فيها شيء إلا مجلوب» (المصدر السابق نفسه) . ومن الملاحظ أنه بالرغم من شح أهم الموارد الطبيعية والبيئة في تلك المواقع، إلا أن كثيراً من الموانئ والمحطات قد قامت وثمرت وازدهرت لسبب أو آخر ، وبدوافع بشرية (اقتصادية ، سياسية ، دينية) فاقت سلبات الموقع الجغرافي فيها ، وأخضعت ظروف البيئة الطبيعية الصعبة بإرادة من البشر مذهلة دامت لعدة قرون متتالية . وهذا وقد لعب الموضع المثالي لتقاطع أو التقاء طرق التجارة البحرية والبرية معاً دوراً هاماً في دعم ونشأة تلك المراكز السودانية، خاصة وأن التجارة القائمة بين (الشرق والغرب) وعلى رأسها مركز الخلافة الإسلامية بمصر كانت تعد بؤرة التواصل التجاري العالمي . ويلاحظ أنه بمجرد سقوط بعض تلك المقومات المساعدة في قيام أي ميناء (كتغيرات القيمة الاقتصادية للسلع المتبادلة أو تغير القوى الحاكمة مثلاً). فإن الموقع سرعان ما كان يفقد قيمته ومن ثم تندهور مكانته، وتنكمش خدماته وحتى يهجر ، أو تتلاشى الحياة عنه تدريجياً ، أو تندرس آثاره من وجه الأرض كلية .

وهكذا نجد أنه بالنسبة إلى عيذاب فإن تدهور قيمة الموقع بدأ تحديداً منذ ازدياد سيطرة الحكام المماليك في مصر على «تجارة الشرق» ومغالباتهم باحتكار تجارة التوابل الشريفة التي كان يتم ترحيلها عبر عيذاب فزاد التنافس الأوروبي حول هذه التجارة مما قاد للبحث عن طرق أخرى للوصول إلى الهند . زد إلى ذلك أهمية العامل الديني والتنافس القائم آنذاك ما بين الدولة العثمانية والدول الأوروبية (المسيحية) . فكان أن عرف طريق رأس الرجاء الصالح بنهاية القرن الخامس عشر ميلادي ومن ثم تدهور طرق التجارة العالمية العابرة للبحر الأحمر . وكما هو معلوم ، فقد انقلبت السيطرة التجارية فيما بعد إلى هيمنة عسكرية ثم امتداد استعماري حين استولى البرتغاليون على جزيرة سوقطرة في مدخل البحر الأحمر الجنوبي ، وبذلك هددوا بوجودهم سلامة وأمن الحرمين الشريفين ، ولكن قوة دفاع الدولة الإسلامية سواء في مصر أو تركيا حال دون توغل البرتغاليون في داخل البحر الأحمر (ضرار ، ١٩٨٤ : ٢٦٠) .

سواكن

تقع سواكن على الساحل السوداني على بعد ٤٠ ميلاً جنوب ميناء بورتسودان التي أنشأت حديثاً في عام ١٩٠٥ ، نشأت سواكن في جزيرة صغيرة داخل خليج ، وامتد عمران المدينة نحو «القيف» أي أرض الساحل المجاور . وقد عرفت سواكن منذ القدم كمحطة «نداء» تقوم بخدمة السفن التجارية العابرة للبحر الأحمر في التزود بالماء وبعض مواد الغذاء ، كما أنها كانت تعد من أفضل المراسي للحماية من عواصف البحر الفجائية. ذكرت في التاريخ لدى قدماء المصريين، والإغريق ، والرومان ، ثم العرب. وأخيراً الأتراك. ولقد تعاقبت على الميناء والمدينة معاً فترات تاريخية متباينة، تأرجحت فيها الأحوال ما بين نمو وازدهار حيناً ، إلى أفول وانكماش في أحيان أخرى ، وذلك حسب تأثيرات العوامل الخارجية التي كانت تحكم مدى أهمية المراسي والمحطات القائمة في حوض البحر الأحمر . هذا ، وقد بلغ عدد السكان في سواكن عندما كانت في أوج تألقها (١٤٢٨م) فوق الثلاثين ألف نسمة ، ولكنه تراجع ونقص حيث وصل لحوالي ثمانية آلاف نسمة مع بداية الحكم التركي في الإقليم (بلوس Bloss ، ١٩٣٧ : ٢٧٤ - ٢٩٣) .

وسواكن ربما تشبه عيذاب كثيراً في واقع نشأتها وطبيعتها وبيئتها وفيما وصلت إليه من مكانة رفيعة ، ثم ما آلت إليه من خراب واضمحلال فيما بعد، شأنهما في ذلك شأن معظم موانئ البحر الأحمر التي عرفت في التاريخ. وكما يقولون فإن التاريخ يعيد نفسه كذلك، نجد سواكن التي تنامت وازدهرت على أنقاض عيذاب ، قد جاءها أيضاً زمان أودى بتجاريتها وفرق سكانها ، وتركها خرائب وآثاراً بالية لا حياة فيها .

وسواكن كانت أيضاً من أجمل وأحفل مراسي البحر الأحمر السودانية وصفها المسعودي بأنها جزيرة صغيرة يفصلها عن البر بحر يخاض . وكانت المدينة ومينائها من أهم المراكز التجارية العالمية إذ كانت تعتبر البوابة الأولى لعبور السلع الشرقية نحو مصر وبلاد حوض البحر المتوسط الأوروبية خاصة في فترة ما بعد تقلص خدمات ميناء عيذاب . وقد اتخذها الفراغة قديماً كقاعدة لأساطيلهم التجارية التي كانت تتراد البحر الأحمر والمحيط الهندي آنذاك . ثم وقفت كأهم مركز تجاري سوداني يتم فيه تبادل التجارة الأفريقية القادمة من داخل السودان وبلاد الحبشة . وكان تجار سواكن يجوبون معظم مدن السودان الأوسط الرئيسية مثل كَسَلَا وبرَبْرُ وشَنْدِي وسَنَار والأبيض والفاشر وذلك في رحلات بالقوافل الكبيرة للإبل . ثم يعودون محملين بالذهب والصمغ وريش النعام والعاج والرقيق والخيول . وأكثر ما كان يتم تبادله آنذاك كان في تجارة الرقيق مع بلاد الحجاز ومصر . وكانت شندي تمثل أكبر سوق داخلي ارتبط بالتجارة الدولية للسلع المدارية الأفريقية عبر سواكن . وبتوسع خدمات الميناء زاد عدد السفن والبواخر التي كانت تغشاها، وازدهرت الفنادق ، وزادت الاستراحات في المدينة. كما أنه في عهد دولة الفونج (في السودان الداخلي) استخدمت سواكن منفى لغير المرغوب فيهم سياسياً . وقد نفى ذلك الملك «باوي أبو شلوخ» (ضرار، ١٩٨٨ : ٣٧ - ٧٢) .

ولقد استقرت في سواكن أجناس عدة من البشر ، منهم العديد من عرب جنوب الجزيرة (حضارم، وارتيقة، وحساب) ومنهم الحجازيون الأشراف إلى جانب أعداد غفيرة من البجة الحدارب (البلو) والهدندوة والأمارار (هذا، على غير عاد البجة

المعروفين بابتعادهم عن سكنى المراكز الساحلية). كما أقام في سواكن أيضاً ، تجار من مختلف أنحاء العالم (كالهند وسيلان وحتى الصين). وفي عام ١٢٦٤م تم إخضاع إمارة المدينة للسلطان المملوكي في مصر، ومن ثم أصبحت سواكن لأول مرة تتبع لإشراف الدولة الإسلامية المباشر، فالتسعت وزادت أهميتها، وتحسنت نظم الإدارة فيها، وتطورت تجارتها وسكنها العديد من المصريين. ثم كان أن بلغت المدينة والميناء معاً أوج تألقهما خلال النصف الأول من القرن الرابع عشر الميلادي (بلوس Bloss ، ١٩٣٧ : ٢٨٠ - ٢٨٣).

وبعد سقوط القسطنطينية (١٤٥٣م) وقيام الدولة العثمانية تقلص وجود الإدارة المصرية لصالح الأتراك في موانئ البحر الأحمر الأساسية، (جدة وسواكن ومصوع). فتزايد اهتمام المسؤولين في سواكن بتعميرها وتخطيط مرساها حتى يتلاءم مع المكانة التجارية الرفيعة التي حظيت بها. كذلك اهتم بعض من كبار التجار والأعيان فيها باقامة القصور والوكالات التجارية الضخمة ، كما في مثال قصر الشناوي الذي بنى من ثلاثة طوابق ، وهو يحوي ٣٥٦ غرفة بعدد أيام السنة الهجرية . ولكن هذا الحال المزدهر لم يدم طويلاً . إذ تابعت الإخفاقات بعد سيادة الدولة العثمانية على منطقة حوض البحر الأحمر وموانئه . وزاد تعسف الأتراك في جمع الضرائب وتحصيل الرسوم الجمركية العالية على تلك المراكز التجارية . وتطابق عجز الإدارة التركية مع تقلص التجارة بسبب تباعد تجارة الشرق التي صارت تصل إلى أوروبا عن طريق رأس الرجاء الصالح . فبدأت سواكن تفقد أهميتها مع تدهور خدماتها التجارية تدريجياً لعدم استتباب الأمن فيها ، حيث كثرت هجمات قطاع الطرق فيها خاصة على قوافل البر في «القيف» فاقترنت تجارتها في التبادل مع ميناء جدة حيث استخدمت كمركز رئيسي لتجارة الرقيق (بلوس Bloss ، ١٩٣٧ : ٢٩٢) (بلوس Bloss ، ١٩٧٧ : ٢٨٨ - ٢٩٤).

ومرة أخرى نرى سواكن تستعيد مجدها ومكانتها في التاريخ إبان سيادة حكم التركية السابقة في السودان حيث عمد الخديوي إسماعيل في عام ١٨٦٣م على ضم سواكن نهائياً إلى إدارة السودان مقابل جزية تدفع من مصر للباب العالي في تركيا .

فشهدت سواكن نهضة حديثة بوجود الإدارة المصرية المتحمسة آنذاك. حيث شيدت المرافق العامة اللازمة من إدارات حكومية هامة ، كالشرطة ، والجمارك ، والقضاء ، والبريد وغيرها . وأقيمت المخازن لحفظ البضائع والسلع المتبادلة داخل الميناء ، هذا إلى جانب إقامة الكورنيتين وثكنات الجيش اللازمة. ومن الجانب الآخر ، نمت عمارة الأهالي وبنى السكان منازلهم من الحجارة البيضاء ، ورصف الطرق ، وتم ربط الجزيرة بأرض الساحل المجاور بواسطة (كوبري خشبي)، وبنى رصيف حول الجزيرة لرسو السفن بسهولة (ضرار ، ١٩٨٤ : ٨٢) . ولقد ازدادت أهمية الميناء أكثر بعد افتتاح قناة السويس فزاد عدد السفن وتعددت الشركات القاصدة إليها ، واتسعت خدماتها التجارية . وبازدهار الميناء نما ظهير الميناء الداخلي (في القيف) ثم أصبح مركزاً هاماً للقوافل الداخلية سواء أكانت تجارية أو قوافل حجاج . وهكذا ، تألف ميناء سواكن التجاري الدولي على ساحل البحر الأحمر الغربي وبلغت شأنًا عظيمًا كأفضل ميناء في المنطقة حتى نهاية القرن التاسع عشر الميلادي .

ومما ساعد سواكن في بقائها المتأرجح عبر تاريخ طويل هو حقيقة ارتباطها المباشر ببلاد الحجاز وخاصة بميناء جدة المتنامي الازدهار على الساحل المقابل . كما أن سهولة الاتصال وكثرة طرق القوافل الداخلية في قيمة تعاملاتها التجارية الوسيطة. أضف إلى ذلك الفائدة غير المباشرة التي آلت بعد تدهور ميناء عيذاب وباضع على التوالي (حسن، ١٩٧٥ : ٤٤) .

وكما تمت ملاحظته سابقاً ، فإن الأحوال في تلك المحطات القديمة سرعان ما كانت تتغير وتتبدل . وعليه ، يمكن القول بأن تاريخ سواكن لم يكن كله نماء وازدهاراً . فقد تأثرت سواكن سلباً بما شهدته من حروب وغارات في فترات متباعدة من تاريخ نشأتها ، خاصة أثناء حكم المماليك في مصر . وبما أن الميناء عرف أولاً بسيطرة البجة (الحدارب) فيه وفي تنظيم سبل إدارته ، فقد كان كثيراً ما تنشب خلافات من حين إلى آخر بين هذه الإدارة المحلية والولاة المصريين ، بحجة أن أهل سواكن كانوا يقطعون الطريق للسفن التي تحمل البضائع قاصدة عيذاب في طريقها إلى مركز مصر وكانت ترسو عن طريق

الخطأ في ميناء سواكن (بلوس Bloss ، ١٩٣٧ : ٢٨٢ - ٢٨٣). ومما لاشك فيه أن السلطات المتعاقبة على الحكم في مصر كان من أول همومها السعي لتأمين طرق التجارة والحج فوق البحر الأحمر من خلال السيطرة التامة على الموانئ والمحطات المعروفة .

ثم تراكمت الإخفاقات حول أداء الميناء خاصة مع صعوبات الحصول على مياه الشرب بسهولة ومشكلات سوء الإدارة التركية لفترة ممتدة وعدم استتباب الأمن داخلياً، وغير ذلك من سلبيات المكان والحكام مما أدى في النهاية إلى تدهور الأحوال بصفة عامة. وأما نهاية سواكن الحقيقية فقد جاءت إثر قرار من الإدارة الحاكمة في الخرطوم مطلع هذا القرن (إبان الحكم الثنائي) حيث تقرر ترك موقع سواكن لصالح موقع آخر إلى الشمال منه (٤٠ كيلو متراً) عند مرسى الشيخ برغوث. وذلك لأن المرفأ في سواكن يعتبر ضيقاً ومحدوداً في مساحته ، ومن ثم لا يصلح لاستقبال السفن الحديثة كبيرة الحجم . أما الموقع الجديد (في بورتسودان)، فهو أوسع وأفضل من حيث إمكانية توسعته مستقبلاً ، كما أن وفرة وجود مصدر مياه الشرب بالقرب من المدينة في خور أربعاء يعد ميزة يفتقر إليها موقع سواكن التي كانت تعاني من هذه المشكلة الحيوية باستمرار. عليه، تم تحويل المكاتب والإدارات وما يلزم من خدمات إلى بورتسودان الناشئة في حين تقلصت خدمات سواكن تدريجياً مرة أخرى . وهكذا ، كانت النهاية لسواكن، فهجرها معظم سكانها ، وتدهورت تجارتها، وتهدمت عمارتها حتى كادت المدينة أن تندثر تحت أنقاض نفسها . وبعد ازدهار دام لعدة قرون متتالية - كأحفل المراسي التجارية العربية الإسلامية - انكمشت وانزوت سواكن في الصفحة من التاريخ المعاصر .

الهوامش

١ - القناة النيلية التي كانت تصل خليج السويس بطرف فروع دلتا النيل الشرقية كمنفذ هام لمصر نحو البحر الأحمر ، حفرت عدة مرات، ولكنها كانت دائماً تظمر بفعل الرمال الغزيرة المتحركة في المنطقة . ولقد «حفرها لأو مرة الملك سيزوستريس الثاني

أحد ملوك الدولة الوسطى (١٩٠٠ ق.م). والمرة الثانية حفرها سيتي الأول (١٢٥٠ ق.م). ثم الثالثة حفرها الملك نخاو (٩٠٦ ق.م). والرابعة الملك داريوس الفارسي (٥٢٠ ق.م). والخامسة بطليموس (٢٨٥ ق.م). والسادسة حفرها تراجان (٩٨ ق.م). وللمرة السابعة والأخيرة حفرها عمرو بن العاص (٦٤٠م) لينقل عليها الغلال إلى مكة. ولكنها ردمت بأمر الخليفة العباسي المنصور (٧٦٧م). إلا أن منافسة هذه القناة للطرق التي كانت تعبر الصحراء الشرقية لم تكن إلا لفترة قصيرة من التاريخ. وبعدها تترك القناة لتردمها الرمال ويملاها الطمي» (وهيبة، بدون تاريخ : ٢٣٠).

كما تؤكد كاشف ما ذكره وهيبة بأن القناة التي تربط النيل بخليج السويس ، قد تم تدميرها «بأمر الخليفة العباسي المنصور عام ٧٦٧م حتى لا يسرب فيه الميري إلى ثوار المدينة» (مصر في فجر التاريخ ، بدون تاريخ : ٥٩٠ ، وهيبة ، مرجع سابق : ٣٢٥).

٢ - الموانئ الشمالية عديدة والحديث عن الساحل الغربي للبحر الأحمر يعني الموانئ على الساحل المصري مثل برنيس ، والقصير ، والقلمز ، والطور. وفي حدود السودان منها حلايب التي اشتهرت في فترة حكم البطالمة في مصر وعرفت لديهم باسم «شيرمونيز» ، ويوجد بها مرفأً يعتبر أفضل وأكثر عمقاً من مرفأً عيذاب ذي الشهرة الواسعة في التاريخ (مري Murray، مصدر سابق : ٢٣٩).

٣ - كان التجار يفضلون مواقع الجزر الساحلية تحسباً لردود فعل البجة البدو في أرض الساحل .

٤ - تختلف آراء الباحثين كثيراً في تحديد مواقع بعض المراسي والثغور القديمة على ساحل البحر الأحمر ، حيث تعاقب قيامها تحت لواء جهات خارجية مختلفة عن الإقليم. فمثلاً ، من قراءة أدب الرحلات ووصف الأماكن يرى كروفورد (١٩٥١م) أن باضع هي جزيرة عيري في حين يرى ضرار (١٩٨٤م) أن باضع هي مصوع ، وكل من جانبه يفند رؤيته في ذلك .

المراجع

أولاً: المراجع العربية

ابن بطوطة ، بدون تاريخ ، رحلة ابن بطوطة «تحفة الأنظار في غرائب الأمصار وعجائب الأنصار» . دار صادر ، بيروت . (ص ص ٢٥ ، ٥١ ، ٥٣ ، ٢٨٢ ، ٦٥٤) .

ابن جبير (١٩٨٠) ، رحلة ابن جبير . دار صادر ، بيروت ، (ص ص ٣١ ، ٣٤ ، ٤١ ، ٤٣ ، ٤٥ ، ٤٩ ، ١٥٥) .

حسن ، يوسف فضل ، (١٩٧٥) ، دراسات في تاريخ السودان (جزء أول) . دار التأليف والترجمة والنشر جامعة الخرطوم ، الخرطوم . (ص ص ٤١ - ٤٤) .

الرويثي ، محمد أحمد (١٩٨٧) «البحر الأحمر وشعبه المرجانية» الدارة ، العدد الرابع ، رجب ١٤٠٤ هـ ، ص ص ١٠٢ - ٢١٥ .

سالم ، السيد عبدالعزيز (١٩٩٣) ، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي ، مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية .

ضرار ، محمد صالح (١٩٨٤) ، تاريخ سواكن والبحر الأحمر . الدار السودانية للكتب ، طبعة ثانية ، الخرطوم .

ضرار ، ضرار صالح (١٩٧٧) ، هجرة القبائل العربية إلى وادي النيل مصر والسودان . مكتبة التوبة ، الرياض .

فهمي ، نعيم زكي ، (١٩٧٣) ، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب . المكتبة العربية ، الهيئة العامة للكتاب ، القاهرة .

كاشف ، سيدة إسماعيل ، بدون تاريخ ، مصر في فجر الإسلام . دار الرائد العربي ، بيروت .

نصحي ، إبراهيم (١٩٧٦) ، تاريخ مصر في عصر البطالمة ، مطبعة جامعة القاهرة ،

الكتاب الجامعي .

وهيبة ، عبدالفتاح ، بدون تاريخ ، الجغرافية التاريخية (دراسة أصولية وإقليمية) منشأة المعارف ، الإسكندرية .

ثانياً : المراجع الأجنبية

- Crofoot, J.W.** (1911) Some Red Sea Ports in the Anglo-Egyptian Sudan. *Geographical Journal*, pp. 523-550.
- Murray, G.W.** (1926) Aidhab. *Geographical Journal*, pp. 235-240.
- Hebbert, H.** (1935) El Rih – A Red Sea Island. *Sudan Notes and Records*, 1935, XVIII.
- Newbold, D.** (1945) The Crusaders in The Red Sea and The Sudan. *Sudan Notes and Records*. 1945.
- Crawford, O.G.** (1957) *The Kingdom of Sennar*, John Bellows Ltd., Gloucester, pp. 99-108.
- Hassan, Yousif Fadee** (1973) *The Arabs and The Sudan from the 7th to the Early 16th Century*. Khartoum University Press.
- The New Encyclopaedia Britanica**, Vol. 15: 544-546.

The Importance of some Sudanese Ports along the Red Sea Coast (*During the Islamic Era*)

NAEEMA SHADEED MOHD. ZEIN

*Dept. of Social Studies, Faculty of Education,
King Abdulaziz University, Al-Madinah Al-Munawwarah*

ABSTRACT. The purpose of this paper is to highlight the significance of some Sudanese ports along the Red Sea coast, especially during the Islamic Era, till the end of the nineteen century.

Throughout history, it has been known that there were many ports and watering stations that had emerged at convenient intervals along the Sudanese coasts to serve merchants and pilgrim's vessels crossing the Red Sea. Although most of these ports had been in service for thousands of years, they all bore a unique character of discontinuity and deterioration, or even vanishing completely off the earth's surface. A culmination of certain geo-historic factors had initiated the emergence as well as the collapse of these sea-ports. One of the main factors behind that conspicuous characteristic was that, their growth and core services were not directly bounded to their hinterlands, but to some distant alien international authorities that were centred far away (e.g. in Aden, Bombay, or Mombassa). Thus, these Sudanese seaports remained vulnerable to the changing interests and shifting powers of these foreign authorities.

However, some of these ports were known to be very important and famous during definite historic period of the Red Sea region. Among the most reputed sea-ports, Badi, Aidhab, and Suakin were three popular and well known Sudanese ports. They had been distinctively mentioned for their role in serving the Islamic nation interests in the Red Sea basin, besides the international trade routes crossing the area. They were mentioned by many Arabs and European historians as international centres for trade and pilgrimage routes for centuries.

Unfortunately, at some time, they came to face their fatal end of gradual deterioration, abrupt disaster, and complete chaos. Now, nothing of their previous glamor was left, expect for negligible ruins.